

(19)



Europäisches Patentamt

European Patent Office

Office européen des brevets



(11)

EP 0 876 940 A2

(12)

EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG

(43) Veröffentlichungstag:

11.11.1998 Patentblatt 1998/46

(51) Int. Cl.⁶: B60Q 1/14

(21) Anmeldenummer: 98108008.8

(22) Anmeldetag: 02.05.1998

(84) Benannte Vertragsstaaten:

AT BE CH CY DE DK ES FI FR GB GR IE IT LI LU
MC NL PT SE

Benannte Erstreckungsstaaten:

AL LT LV MK RO SI

(30) Priorität: 05.05.1997 DE 19718979

(71) Anmelder: EATON CORPORATION
Cleveland, Ohio 44114-2584 (US)

(72) Erfinder: Leng, Peter

65428 Rüsselsheim (DE)

(74) Vertreter:

Becker, Bernd, Dipl.-Ing.

Patentanwälte

BECKER & AUE

Saarlandstrasse 66

55411 Bingen (DE)

(54) Multifunktionstastschalter

(57) Ein Multifunktionstastschalter zur Befestigung an einem Lenkrad (1) eines Kraftfahrzeuges umfaßt ein längliches Gehäuse (11), in dem eine Schaltelemente (42) aufweisende Kontakteinheit (40) angeordnet ist, und mindestens eine selbsttätig rückstellende Taste (10) mit einem auf die Schaltelemente (42) einwirkendem Schaltglied (30) und einem mit zwei gegenüberliegenden Betätigungsflächen (25;26) versehenen Betätigungswulst (23). um den Multifunktionstastschalter variabel am Lenkrad (1) eines Kraftfahrzeuges einsetzen zu können, ist die Taste (10) mittig am Gehäuse (11) kippbar gelagert und weist einen quer zu ihrer Lagerachse (22) symmetrischen Querschnitt auf, wobei die Lagerachse (22) Parallel zum Betätigungswulst verläuft (23). Dabei ist das Gehäuse (11) im Längsschnitt und im Querschnitt symmetrisch ausgebildet und besitzt an einer seiner Längsseiten (13) oder mittig an seiner Unterseite (14) eine sich im wesentlichen radial zur Lenksäule (4) des Kraftfahrzeuges erstreckende Befestigungslasche (18).

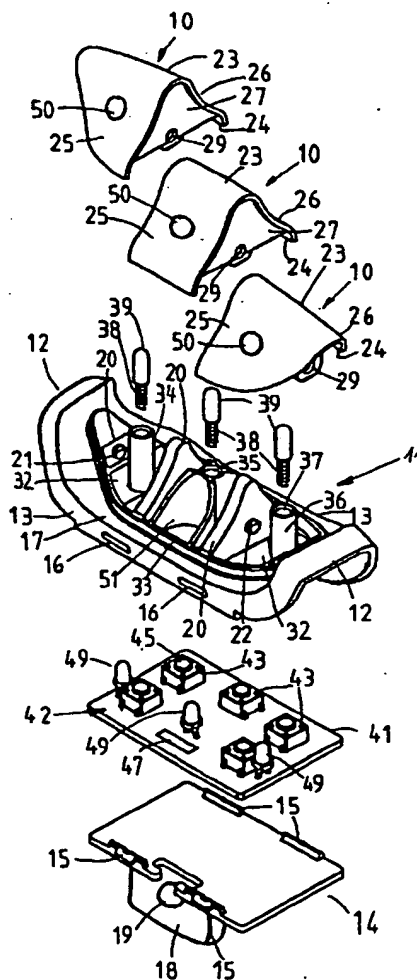


FIG. 4

EP 0 876 940 A2

Beschreibung

Die Erfindung bezieht sich auf einen Multifunktions-tastschalter zur Befestigung an einem Lenkrad eines Kraftfahrzeuges, mit einem länglichen Gehäuse, in dem eine Schaltelemente aufweisende Kontakteinheit angeordnet ist, und mit mindestens einer selbsttätig rückstellenden Taste mit einem auf die Schaltelemente einwirkendem Schaltglied und einem mit zwei gegenüberliegenden Betätigungsflächen versehenen Betätigungswulst.

Aus der DE 195 11 878 A1 ist ein derartiger elektrischer Tastschalter bekannt, der mit einem Schaltelemente aufnehmenden Gehäuse und mehreren selbsttätig rückstellenden sowie außermittig gelagerten Tasten mit je einem auf die Schaltelemente einwirkenden Schaltstößel ausgerüstet ist. Jede Taste weist einen mit zwei gegenüberliegenden Betätigungsflächen versehenen Betätigungswulst auf, der annähernd achsparallel zum Tastenlager ausgerichtet ist. Die auf der Seite des Tastenlagers etwa parallel zum Gehäuse eingeleitete Betätigungskraft hat die gleiche Wirkrichtung auf die Taste wie die auf der gegenüberliegenden Seite etwa senkrecht zum Gehäuse eingeleitete Betätigungskraft. In der Regel sind zwei sich diametral gegenüberliegende Tastschalter mittels an den Stirnseiten des Gehäuses angeformten Befestigungsflanschen derart mit der Lenkradschüssel des Lenkrades eines Kraftfahrzeuges verbunden, daß die Betätigungsflächen der Tasten durch ein Blendenloch zwischen dem Lenkradkranz und der Lenkradschüssel hindurchragen. Solche elektrischen Tastschalter eignen sich besonders zum Auslösen von Schaltfunktionen, wie beispielsweise zur temporären Geschwindigkeitssteuerung (Tempomat) des Kraftfahrzeuges und/oder zur Steuerung von Betriebsfunktionen einer im Fahrzeug vorhandenen Radio-Kassetten-Einheit. Im Gehäuse des Tastschalters ist eine als Kontakteinheit ausgebildete Leiterplatte untergebracht, der eine am Gehäuse befestigte Federeinheit zugeordnet ist. Durch Betätigen einer Taste wirkt der zugehörige Schaltstößel auf die Federeinheit und verbindet oder unterbricht Strompfade auf der Leiterplatte. Die Leiterplatte selbst ist starr im Gehäuseinnenraum befestigt. Häufig werden solche Leiterplatten mit Schaltelementen, vorzugsweise mit Mikroschaltern, versehen, durch welche Schalt- und Betriebsfunktionen ausgelöst werden. Ein wesentlicher Nachteil der Tastschalter besteht in der außermittigen Lagerung der Tasten am Gehäuse und in der ungleichförmigen Ausbildung des Gehäuses, da der eine Tastschalter für die Anbringung an der linken Seite und der andere Tastschalter für die Anbringung an der rechten Seite der Lenkradschüssel vorgesehen ist. Demgemäß ist die Außenkontur des Gehäuses an diesen Bereich des Blendeloches zwischen dem Lenkradkranz und der Lenkradschüssel angepaßt, wobei hierzu die außermittige Lagerung der Tasten am Gehäuse geeignet ist. Dadurch ist die Befestigung des Tastschalters jedoch

nur an der dafür vorgesehenen Seite der Lenkradschüssel möglich, so daß für einen Lenkradtyp zwei Tastschalter unterschiedlicher Ausbildung gefertigt werden müssen. Diese getrennte Herstellung ist zwangsläufig mit hohen Kosten verbunden.

Es ist Aufgabe der Erfindung, einen Multifunktions-tastschalter der eingangs genannten Art zu schaffen, der kostengünstig herzustellen und variabel am Lenkrad eines Kraftfahrzeuges einsetzbar ist.

Erfindungsgemäß wird die Aufgabe dadurch gelöst, daß

- die Taste mittig am Gehäuse kippbar gelagert ist und einen quer zu ihrer Lagerachse symmetrischen Querschnitt aufweist, wobei die Lagerachse parallel zum Betätigungswulst verläuft, und
- das Gehäuse im Längsschnitt und im Querschnitt symmetrisch ausgebildet ist und an einer seiner Längsseiten oder mittig an seiner Unterseite eine sich im wesentlichen radial zur Lenksäule des Kraftfahrzeuges erstreckende Befestigungslasche aufweist.

Der im wesentlichen allseitig symmetrische Querschnitt des Gehäuses ermöglicht, in Abhängigkeit von den Montagebedingungen und dem Anwendungszweck, einerseits eine Drehung des Multifunktions-tastschalters um seine Lotrecht zu seiner Längsachse stehenden Hochachse vor seinem Einbau an einer Seite in die Lenkradschüssel des Lenkrades eines Kraftfahrzeuges, wobei an der Gehäuseunterseite die sich hiervon radial erstreckende Befestigungslasche zentral angebracht ist. Dadurch ist die Montage des Multifunktions-tastschalters sowohl in der einen Einbaulage als auch in der um 180° um dessen Hochachse gedrehten Einbaulage möglich. Andererseits kann durch den symmetrischen Längsschnitt des Gehäuses der Multifunktions-tastschalter auch um seine Längsachse oder Querachse verschwenkt und auf der einen oder anderen Seite der Lenkradschüssel montiert werden, wobei auch noch durch dessen Drehung um 180° um die Hochachse die oben beschriebene Montagevariante zur Verfügung steht. Ist der Multifunktions-tastschalter nur zum Einbau von einer Seite zur anderen Seite des Lenkrades vorgesehen, wobei dieser um seine Querachse verschwenkt wird, ist die Befestigungslasche an nur einer Längsseite des Gehäuses angebracht. Bevorzugt ist aber die Anordnung der Befestigungslasche zentral an der Unterseite des Gehäuses, da hierdurch alle Dreh- bzw. Schwenkbewegungen des Multifunktions-tastschalters gewährleistet werden.

Die symmetrische Querschnittsausbildung der am Gehäuse anbringbaren Tasten gestattet deren beliebige Aufstecken oder Austauschen unter Berücksichtigung oder in Abhängigkeit von der Einbaulage des Multifunktions-tastschalters und der auf den Tasten aufbrachten Symbolik, welche die zu steuernden Schaltfunktionen versinnbildlicht. Dadurch kann ein einziger

Multifunktionstastschalter hergestellt werden, der in allen Einbaulagen und an jeder Seite der Lenkradschüssel des Lenkrades eines Kraftfahrzeuges montiert werden kann. Die Fertigung eines Tastschalters getrennt für jede Seite der Lenkradschüssel entfällt dadurch, so daß Produktionskosten gespart werden.

Alternativ wird die Aufgabe auch dadurch gelöst, daß

- die Taste mittig am Gehäuse kippbar gelagert ist und einen quer zu ihrer Lagerachse symmetrischen Querschnitt aufweist, wobei die Lagerachse parallel zum Betätigungswulst verläuft, und
- das Gehäuse im Längsschnitt unsymmetrisch ausgebildet ist und mittig an seiner Unterseite eine sich im wesentlichen radial zur Lenksäule des Kraftfahrzeuges erstreckende Befestigungslasche aufweist.

Dieser Multifunktionstastschalter ist nicht im vollen Umfang so variabel einsetzbar wie der zuvor beschriebene Schalter. Dennoch ermöglicht die unsymmetrische Ausbildung dieses Multifunktionstastschalters im Längsschnitt, insbesondere durch einen unterschiedlichen Krümmungsverlauf der in das Blendenloch zwischen dem Lenkradkranz und der Lenkradschüssel angepaßten Gehäuseenden, wenn beispielsweise das Blendenloch durch die Form des Lenkrades eine unregelmäßige Kontur besitzt, einen variablen Einbau. Wegen der zentralen Anbringung der Befestigungslasche an der Unterseite des Gehäuses kann dieses um seine Längsachse gedreht und sowohl an der einen als auch an der anderen Seite der Lenkradschüssel montiert werden. Die symmetrisch ausgebildeten Tasten gestatten eine variable Anbringung je nach Bedarf am Gehäuse des Multifunktionstastschalters.

Nach einer Weiterbildung der Erfindung weist das Gehäuse zueinander beabstandete, quer zu dessen Längsachse angeordnete Lagerlaschen auf, an denen jeweils gegenüberliegende Lagerzapfen bzw. Lagerbohrungen mittig ausgebildet sind. Um eine Taste mit den entsprechenden Lagerlaschen des Gehäuses in Eingriff bringen zu können, besitzt die Taste quer zu deren Lagerachse angeordnete Seitenflansche, die eine Lagerbohrung bzw. einen Lagerzapfen aufweisen. Dadurch wird eine beidseitige Kippbewegung der Taste um die Lagerachse erreicht, die lediglich durch die entgegengesetzt zum Betätigungswulst befindlichen Ränder der Taste begrenzt wird.

Im allgemeinen werden solche Multifunktionstastschalter und deren wesentlichen Teile aus Kunststoff durch Spritzgießtechnik hergestellt. Insofern sind die Lagerlaschen mit dem Gehäuse und die Seitenflansche der Taste zweckmäßigerweise jeweils einstückig ausgebildet, um den Herstellungsaufwand und die Herstellungskosten zu senken.

Durch die Kunststoff-Spritzgießtechnik können an dem jeweiligen Teil auf einfache Weise Funktionselemente angebracht werden, die nicht separat hergestellt

werden müssen. Daher ist nach einer weiteren Ausbildung der Erfindung an der Innenseite jeder Betätigungsfläche der Taste jeweils ein Schaltglied angeformt, das sich im wesentlichen lotrecht zum zugeordneten Schaltelement auf der Kontakteinheit erstreckt.

Ferner ist bevorzugt vorgesehen, daß die Taste gegen das Gehäuse federbelastet ist. Hierzu ist an der Innenseite des Betätigungswulstes der Taste eine Rastnase angeformt. Weiterhin ist am Sockel des Gehäuses eine einen federbelasteten Rastbolzen aufnehmende Hülse ausgebildet, die zum Betätigungswulst der Taste gerichtet ist, wobei der Rastbolzen an der Rastkurve anliegt. Der federbelastete Rastbolzen unterstützt die Kippbewegung und Rückstellung der Taste relativ zum Gehäuse.

Nach einer Weiterbildung der erfindungsgemäßen Lösung ist die Kontakteinheit mittels am Gehäuse ausgebildeter Klemmelemente am Sockel des Gehäuses lösbar gehalten. Die Kontakteinheit ist damit im Gehäuse lagegesichert. Die lösbare Klemmverbindung ermöglicht aber auch eine Drehung der Schaltelemente enthaltenden Kontakteinheit um 180°, so daß sich die Schaltelemente entweder an der einen oder anderen Längsseite des Gehäuses befinden. Je nach Einbaulage des Multifunktionstastschalters kann also die Kontakteinheit in die vorgesehene Stellung im Gehäuse ausgerichtet und dort befestigt werden.

Bevorzugt ist die Kontakteinheit als Leiterplatte ausgebildet, während die Schaltelemente der Kontakteinheit Mikroschalter, Schaltbrücken oder dergleichen sind. Besonders geeignet sind auf Grund der hohen Funktionstüchtigkeit und leichten und kostengünstigen Herstellbarkeit die Mikroschalter.

In vorteilhafter Ausgestaltung der Erfindung ist der Tastschalter derart im Bereich eines Lenkrades des Kraftfahrzeuges befestigt, daß eine den Lenkradkranz des Lenkrades umgreifende Hand mit ihrem Daumen auf die eine Betätigungsfläche der Taste und mit den Fingern auf die andere Betätigungsfläche einwirken kann. Die Hand kann sich beim Umgreifen des Lenkrades am Lenkradkranz abstützen. Das richtige Dosieren der erforderlichen Betätigungskraft ist sonach sehr leicht möglich. Analog den Möglichkeiten der natürlichen Bewegung des Daumens bzw. der Finger wird die Betätigungskraft eingeleitet, wobei bei der Betätigung des Multifunktionstastschalters der Griff um den Lenkradkranz nicht gelöst werden muß.

Um den körperlichen Gegebenheiten unter Berücksichtigung der Ausrichtung der Gelenke der Finger und des Daumens zu entsprechen, ist nach einer vorteilhaften Weiterbildung des Multifunktionstastschalters dieser derart dem Lenkradkranz zugeordnet, daß der Betätigungswulst der Taste hinter dem Lenkradkranz annähernd parallel und zurückversetzt an dem Lenkradkranz verläuft. Dies gewährleistet eine optimale Zuordnung der Taste zu den Fingern bzw. dem Daumen.

Bei einer weiteren Ausgestaltung ist das Gehäuse mittels der Befestigungslasche mit dem Lenkrad verbunden, wobei die Betätigungsflächen der Taste durch ein Blendenloch in einer die Lenkradnabe umgebenden Lenkradschüssel hindurchragen und im Bereich der Taste keine Lenkradspeichen vorgesehen sind. Wird das von den Händen geführte Lenkrad gedreht, so dreht sich die Taste mit gleichem Winkel mit. Auch in kritischen Situationen ist das Betätigen der Taste möglich, ohne die Hand vom Lenkrad zu nehmen. Darüber hinaus ist der freie Blick auf die Taste stets sichergestellt.

Weiterhin weist bevorzugt zumindest die einem Bediener zugewandte Betätigungsfläche der Taste eine transparente oder opake Symbolfläche auf, die durch ein unterhalb der Taste angeordnetes Leuchtelement beleuchtet wird. Insbesondere nachts und auch in einer Phase, in der sich ein Bediener an eine Tastenkombination gewöhnen muß, wird durch das Anzeigen und Beleuchten der Symbolfläche für die Schaltfunktionen eine Fehlbedienung ausgeschlossen. Durch Drehen oder Austauschen der Taste kann diese an der Stelle des Multifunktionstastschalters eingesetzt werden, an der die entsprechende Schaltfunktion an der Kontakteinheit vorgesehen ist, welche der Symbolik auf der Symbolfläche der Taste entspricht. Natürlich kann auch auf jeder Betätigungsfläche der Taste eine Symbolfläche angebracht werden, um die Einsatzvariationen der Taste noch zu verbessern.

Um die volle Lichtintensität auf die Symbolfläche der Taste zu lenken und deren Umgebung vor der Lichtwirkung abzuschirmen, erstreckt sich vom Sockel des Gehäuses lotrecht zur Symbolfläche auf der Betätigungsfläche der Taste ein Streulicht abschaltender Lichtleitkanal.

Zweckmäßigerweise weist weiterhin der am Lenkrad befestigte Tastschalter zumindest drei nebeneinander angeordnete Tasten auf. Somit können mehrere Schaltfunktionen an einem elektrischen Tastschalter realisiert werden. Hierbei weisen die mittlere oder die äußeren Tasten an ihren jeweils zueinander gerichteten Seitenflanschen Dichtungsbünde auf, die den Spalt zwischen den benachbarten Tasten überbrücken. Die Dichtungsbünde verhindern das Eindringen von Schmutz in den elektrischen Tastschalter. Darüber hinaus wird das ungewollte Abstrahlen von Licht verhindert, das von dem im Gehäuse vorhandenen Leuchtelement abgegeben wird.

Um den vorhandenen Platz am Lenkradkranz des Lenkrades vor allem zwischen zwei Lenkradspeichen auszunutzen und möglichst viele Schaltfunktionen realisieren zu können, sind im Bereich des Lenkrades des Kraftfahrzeuges vorzugsweise zwei sich diametral gegenüberliegende Tastschalter angeordnet. Damit können die Tasten jedes Tastschalters und die Schaltelemente der Kontakteinheit mit unterschiedlichen Schaltfunktionen belegt werden. Sonach ist es möglich, die Tasten jedes Tastschalters und die Schaltelemente der Kontakteinheit mit Schaltfunktionen zum Steuern

der Fahreigenschaften des Kraftfahrzeuges bzw. zum Steuern für ein im Kraftfahrzeug befindliches Radio- und/oder Kassettenabspiel- und/oder CD-Abspiel- und/oder CD-Wechslergerät zu belegen.

Es versteht sich, daß die vorstehend genannten und nachstehend noch zu erläuternden Merkmale nicht nur in der jeweils angegebenen Kombination, sondern auch in anderen Kombinationen oder in Alleinstellung verwendbar sind, ohne den Rahmen der vorliegenden Erfindung zu verlassen.

Der der Erfindung zugrunde liegende Gedanke wird in der nachfolgenden Beschreibung anhand von zwei Ausführungsbeispielen, die in der Zeichnung dargestellt sind, näher erläutert. Es zeigt:

- Fig. 1 eine Ansicht auf das Lenkrad eines Kraftfahrzeuges mit zwei Multifunktionstastschaltern,
- Fig. 2 einen Schnitt durch das Lenkrad gemäß Fig. 1 entlang der Linie II-II,
- Fig. 3 eine Ansicht auf das Lenkrad gemäß Fig. 1 in Richtung des Pfeiles III mit ausgebrochenem Lenkradkranz,
- Fig. 4 eine perspektivische Explosionsdarstellung auf einen erfindungsgemäßen Multifunktionstastschalter nach einer ersten Ausführungsform,
- Fig. 5 eine perspektivische Explosionsdarstellung auf einen erfindungsgemäßen Multifunktionstastschalter nach einer zweiten Ausführungsform und
- Fig. 6 eine Rückansicht einer Taste des Multifunktionstastschalters.

In den Fig. 1 bis 3 ist ein Lenkrad 1 dargestellt, dem eine Schaltereinheit 2 zugeordnet ist. Hinter dem Lenkrad 1 liegt ein Mantelrohr 3, in dem die Lenksäule 4 gelagert ist, an deren Ende sich das Lenkrad 1 befindet. Konzentrisch zum Lenkrad 1 ist die Lenkradnabe 5 angeordnet, die die Lenkradschüssel 6 umgibt. Die Lenkradschüssel 6 nimmt den Airbag, den Hupenkontakt und ein elektrisches Verbindungssystem auf, durch das der Kontakt vom drehenden Lenkrad 1 zum feststehenden Mantelrohr 3 übertragen wird. Das Lenkrad 1 besitzt einen Lenkradkranz 7, der über Lenkradspeichen 8 mit der die Lenkradnabe 5 umgebenden Lenkradschüssel 6 verbunden ist. Die Schaltereinheit 2, die in der Lenkradschüssel 6 angeordnet ist, besteht aus zwei Multifunktionstastschaltern 9, nachfolgend als Tastschalter bezeichnet, von denen an jeder Seite des Lenkrades 1 einer angeordnet ist. Jeder der Tastschalter 9 besitzt drei Tasten 10, die nebeneinander und vom Bediener aus sichtbar angeordnet sind.

Der Tastschalter 9 weist gemäß den Fig. 4 und 5

ein annähernd rechteckförmiges Gehäuse 11 mit Schmalseiten 12 und Längsseiten 13 auf. Der Rand der Längsseiten 13 und der Schmalseiten 12 des Gehäuses 11 steht erhaben über die Tasten 10 vor. Der Rand dient als Abstandssicherung zwischen einem Lenkrad-Blendenloch 56 und den Tasten 10, damit die Tasten 10 nicht durch die Lenkradnabe 5 beeinträchtigt werden. An der Unterseite des Gehäuses 11 ist eine Bodenplatte 14 vorgesehen, die an ihren seitlichen Randbereichen zueinander beabstandete Klipsnasen 15 umfaßt. Diese Klipsnasen 15 greifen in dazu korrespondierende Klipsöffnungen 16 an den Längsseiten 13 des Gehäuses 11 ein. Das Gehäuse 11 besitzt weiterhin einen Sockel 17, der etwas breiter ausgeführt ist als die Taste 10. Gemäß der Ausführungsform nach Fig. 4 sind die Schmalseiten 12 gleichmäßig aufwärts gekrümmt, so daß das Gehäuse 11 im Querschnitt und im Längsschnitt symmetrisch ausgebildet ist. Bei der Ausführungsform nach Fig. 5 hat eine der Schmalseiten 12 des Gehäuses 11 einen schwächeren Krümmungsverlauf als die andere Schmalseite 12. Somit ist das Gehäuse 11 zwar im Querschnitt symmetrisch, im Längsschnitt jedoch unsymmetrisch. An einer Längsseite 13 des Gehäuses 11 erstreckt sich eine Befestigungslasche 18, die am Gehäuse 11 angeformt ist. Die Befestigungslasche 18 ist mit zwei Befestigungslöchern 19 zur Fixierung an der Lenkschüssel 6 des Lenkrades 1 versehen. Bei dem im Längsschnitt und im Querschnitt symmetrischen Gehäuse 11 nach Fig. 4 ist die Befestigungslasche 18 mittig an der Bodenplatte 14 angeformt und ragt von dieser weg.

Im Sockel 17 des Gehäuses 11 sind zueinander beabstandete Lagerlaschen 20 vorgesehen, die eine im wesentlichen Dreieckform besitzen. An den Seitenwänden der Lagerlaschen 20 sind Lagerzapfen 21 zur Aufnahme der Tasten 10 angespritzt, die entlang einer Lagerachse 22 fluchten.

Jede der Tasten 10 weist eine im wesentlichen dreieckförmige Querschnittsform auf. An der Oberseite jeder Taste 10 ist ein Betätigungswulst 23 ausgebildet, der annähernd achsparallel zur Lagerachse 22 ausgerichtet und zu dieser beabstandet ist. Die vom Tastenrand 24 beidseitig zum Betätigungswulst 23 verlaufenden Flächen sind die Betätigungsflächen 25 und 26. Senkrecht zur Lagerachse 22 und vom Tastenrand 24 ausgehend, ragen zu den Betätigungsflächen 25 und 26 Seitenflansche 27 hervor, welche die Seitenwände der Taste 10 bilden. Die Seitenflansche 27 sind zum Innenraum der Taste 10 hin etwas versetzt, so daß seitliche Dichtungsbunde 28 gebildet werden. Jeder Seitenflansch 27 ist mit einer Lagerbohrung 29 versehen, die sich mit dem entsprechenden Lagerzapfen 22 der Lagerlaschen 20 am Sockel 17 des Gehäuses 11 in Eingriff befindet, so daß die Taste 10 um die Lagerachse 22 betätigbar ist.

Wie insbesondere aus Fig. 6 ersichtlich ist, ist im Innenraum der Taste 10 an den Betätigungsflächen 25 und 26 jeweils ein nasenförmiges Schaltglied 30 ange-

spritzt. Darüber hinaus ist mittig hinter dem Betätigungswulst 23 eine Rastkurve 31 angeformt.

Der Sockel 17 ist für die drei Tasten 10 in zwei äußere Sockelbereiche 32 und einen mittleren Sockelbereich 33 unterteilt. Für jede Taste 10 ragt ein in den Sockelbereichen 32 bzw. 33 hervorstehende Hülse 34, 35 und 36 mit jeweils einer Sackbohrung 37 hervor. In jede Hülse 34, 35, 36 ist ein mit einer Druckfeder 38 belasteter Rastbolzen 39 eingesetzt, wobei sich die Druckfeder 38 im Inneren der Sackbohrung 37 der Hülse 34, 35, 36 abstützt. Das vordere Ende des Rastbolzen 39 liegt an der zugehörigen Rastkurve 31 an.

In den Sockel 17 des Gehäuses 11 ist eine Kontakteinheit 40 eingesetzt, die als Leiterplatte 41 ausgebildet ist. Auf der Leiterplatte 41 sind eine Mehrzahl von Schaltelementen 42 befestigt, die als Mikroschalter 43 ausgebildet sind, wobei jeweils ein Mikroschalter 43 einer Taste 10 bzw. einer ihrer Betätigungsflächen 25 oder 26 zugeordnet ist. Die Kontakteinheit 40 wird in das Gehäuse 11 eingesetzt. Danach wird die Unterseite des Sockels 17 durch die Bodenplatte 14 derart verschlossen, daß die Klipsnasen 15 an der Bodenplatte 14 in die zugehörigen Klipsöffnungen 16 im Sockel 17 des Gehäuses 11 einrasten. Dabei kommt ein nasenförmiges Schaltglied 30 an der Rückseite einer der Betätigungsflächen 25 bzw. 26 in Anlage mit dem Schalterknopf 45 des Mikroschalters 43. Bei Betätigung der entsprechenden Betätigungsfläche 25 bzw. 26 der Taste 10 wird der zugehörige Mikroschalter 43 betätigt und löst eine Schalt- bzw. Steuerfunktion aus. Beim Loslassen der Betätigungsfläche 25 bzw. 26 der Taste 10 drückt der Schalterknopf 45 des Mikroschalters 43 gegen das Schaltglied 30, so daß die Taste 10 in ihre Ausgangsstellung zurückbewegt wird. Diese Rückbewegung wird durch den mit der Druckfeder 38 belasteten Rastbolzen 39 unterstützt, in dem die Spitze des Rastbolzens 39 gegen die Rastkurve 31 drückt. Die Rastkurve 31 weist eine zentrale Aussparung 46 auf, durch die der Rastbolzen 39 immer bestrebt ist, die Taste 10 in ihrer Ausgangsstellung zu zentrieren.

An einer Stelle 47 an der Leiterplatte 41 sind nicht sichtbare Leitungen verlötet, die über einen Ausschnitt 48 in der Bodenplatte 14 aus dem Gehäuse 11 herausführen und in einem nicht dargestellten Stecker münden. Weiterhin sind auf der Leiterplatte 41 Leuchtelemente 49 befestigt, die jeweils einer Taste 10 zugeordnet sind. Die Betätigungsflächen 25 und 26 der Taste 10 weisen eine transparente oder opake Symbolfläche 50 auf, die eine bestimmte Schalt- bzw. Steuerfunktion symbolisieren. Wird das Leuchtelement 49 aktiviert, so strahlt das Licht durch die Symbolfläche 50 in der Betätigungsfläche 25 bzw. 26 der Taste 10. Im unbeleuchteten Zustand der Taste 10 wird das Erkennen der Schalt- bzw. Steuerfunktionen durch auf den Betätigungsflächen 25 und 26 aufgebrachte, nicht dargestellte taktile Symbole ermöglicht. Den Betätigungsflächen 25 bzw. 26 zumindest der mittleren Taste 10, gegebenenfalls allen Tasten, ist ein Lichtleitkanal 51

zugeordnet, der am Sockel 17 des Gehäuses 11 ausgebildet und zur zugehörigen Symbolfläche 50 einer Betätigungsfläche 25 bzw. 26 der Taste 10 gerichtet ist. Dadurch wird die Symbolfläche 50 durch das zugehörige Leuchtelement 49 ohne Auftreten von Streulicht hinterleuchtet.

Über die Befestigungslasche 19 ist das Gehäuse 11 des Tastschalters 9 im Bereich des Lenkrades 1 derart befestigt, daß die den Lenkradkranz 7 umgreifende Hand mit ihrem Daumen 52 vor der Betätigungsfläche 25 der Taste 10 liegt und somit eine Betätigungskraft in Richtung des Pfeiles 53 in Fig. 2 eingeleitet werden kann. Die günstigste Anordnung ist dann gegeben, wenn der Betätigungswulst 23 annähernd parallel zum Lenkradkranz 7 auf der Höhe der Rückseite 55 des Lenkradkranzes 7 liegt, welche die dem Bediener abgewandte Seite des Lenkrades 1. Die andere Betätigungsfläche 26 der Taste 10 kann durch einen Finger 54 betätigt werden.

Die zwei sich diametral gegenüberliegenden Tastschalter 9 sind, wie in den Fig. 1 und 3 gezeigt, in ein in der Lenkradschüssel 6 ausgebildetes Blendenloch 56 eingesetzt. Die Kontur des Blendenloches 56 entspricht der Außenkontur des Tastschalters 9 und ist lediglich so groß, daß die Tasten 10 mit ihren Betätigungsflächen 25 und 26 und ihrem Betätigungswulst 23 dort hindurchragen und frei beweglich sind.

Die Lenkradschüssel 6 deckt auch den über die Tasten 10 hinausragenden Bereich des Gehäuses 11 ab. Die Befestigung des Tastschalters 9 am Lenkrad 1 erfolgt immer an einer Stelle, an der keine Lenkradspeichen 8 vor den Tasten 10 des Tastschalters 9 liegen. Zwischen benachbarten Tasten 10 wird ein geringfügiger Spalt 57 gebildet, um eine freie Beweglichkeit der Tasten 10 zueinander zu sichern.

Das in Fig. 1 dargestellte Lenkrad 1 besitzt insgesamt vier Lenkradspeichen 8. Der Abstand zwischen zwei Lenkradspeichen 8 ist so ausgelegt, daß die Tasten 10 des Tastschalters 9 direkt zwischen den beiden Lenkradspeichen 8 hindurchschauen. Dadurch hat der Bediener freien Einblick auf die Tasten 10 bzw. auf deren Betätigungsflächen 25.

Jede auf den Betätigungsflächen 25 oder 26 aufgebrachte Symbolfläche bestimmt eine festgelegte Funktion, beispielsweise bezogen auf eine Radio-Kassetten-Einheit. So können den Symbolflächen der Tasten 10 z.B. die Funktionen Sender/Spur-Suchlauffunktionen, Lautstärke-/Umschaltfunktionen oder auch die Fahrtgeschwindigkeit beeinflussende Funktionen, wie sie etwa von einer Tempomat-Einrichtung am Kraftfahrzeug bekannt sind, zugeordnet werden.

Liste der Bezugszeichen

- 1 Lenkrad
- 2 Schaltereinheit
- 3 Mantelrohr
- 4 Lenksäule

- 5 Lenkradnabe
- 6 Lenkradschüssel
- 7 Lenkradkranz
- 8 Lenkradspeiche
- 9 Tastschalter
- 10 Taste
- 11 Gehäuse
- 12 Schmalseite
- 13 Längsseite
- 14 Bodenplatte
- 15 Klipsnase
- 16 Klipsöffnung
- 17 Sockel
- 18 Befestigungslasche
- 19 Befestigungslöcher
- 20 Lagerlasche
- 21 Lagerzapfen
- 22 Lagerachse
- 23 Betätigungswulst
- 24 Tastenrand
- 25 Betätigungsfläche
- 26 Betätigungsfläche
- 27 Seitenflansch
- 28 Dichtungsbund
- 29 Lagerbohrung
- 30 Schaltglied
- 31 Rastkurve
- 32 Sockelbereich
- 33 Sockelbereich
- 34 Hülse
- 35 Hülse
- 36 Hülse
- 37 Sackbohrung
- 38 Druckfeder
- 39 Rastbolzen
- 40 Kontakteinheit
- 41 Leiterplatte
- 42 Schaltelement
- 43 Mikroschalter
- 44 Aussparung
- 45 Schalterknopf
- 46 Aussparung
- 47 Lötstelle
- 48 Ausschnitt
- 49 Leuchtelement
- 50 Symbolfläche
- 51 Lichtleitkanal
- 52 Daumen
- 53 Pfeil
- 54 Finger
- 55 Rückseite
- 56 Blendenloch
- 57 Spalt

55 Patentansprüche

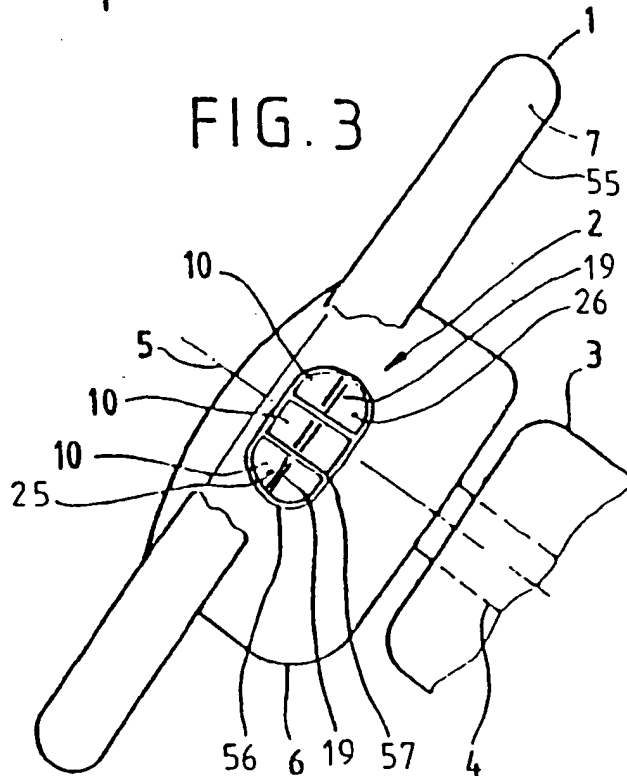
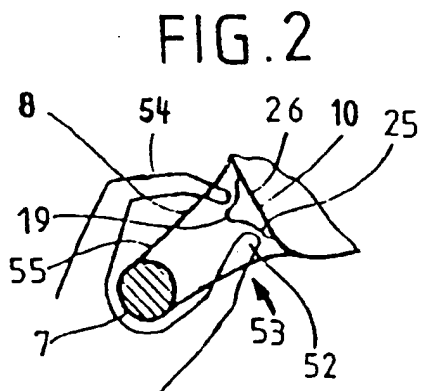
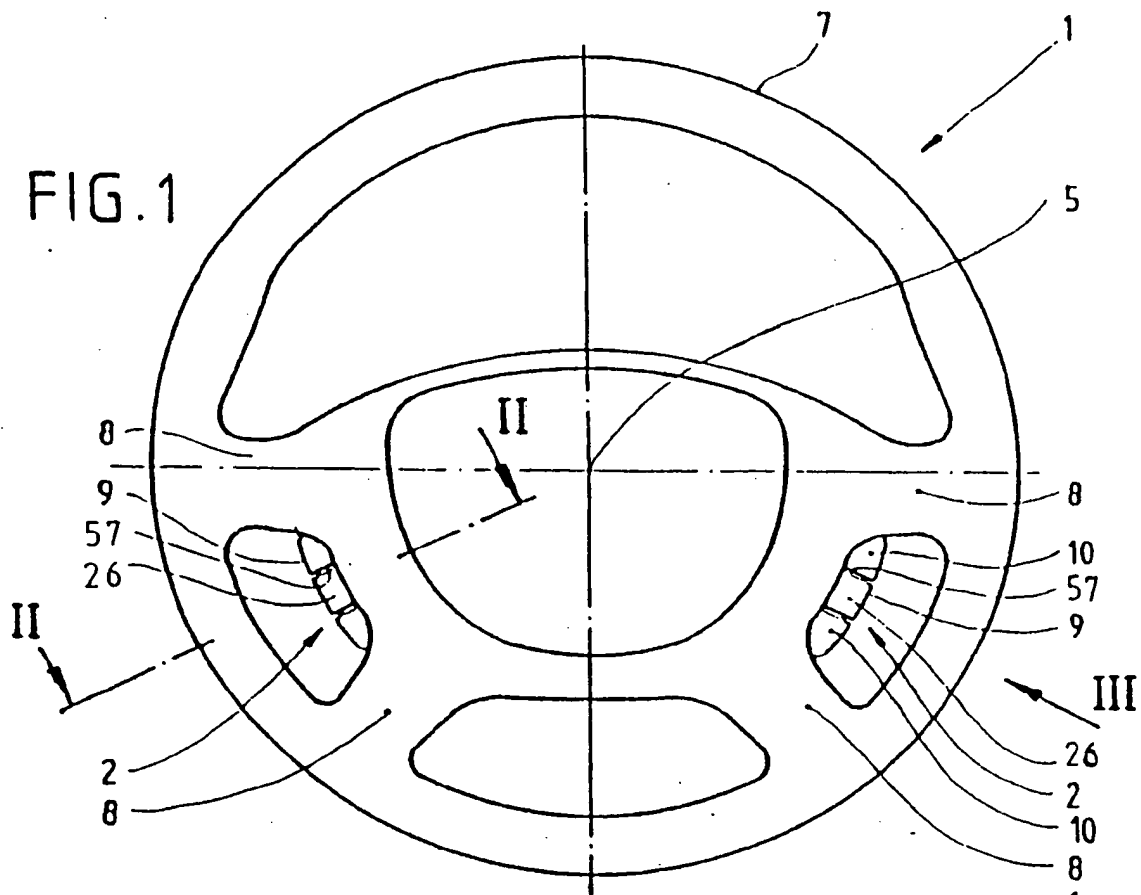
1. Multifunktionstastschalter zur Befestigung an einem Lenkrad (1) eines Kraftfahrzeuges mit einem

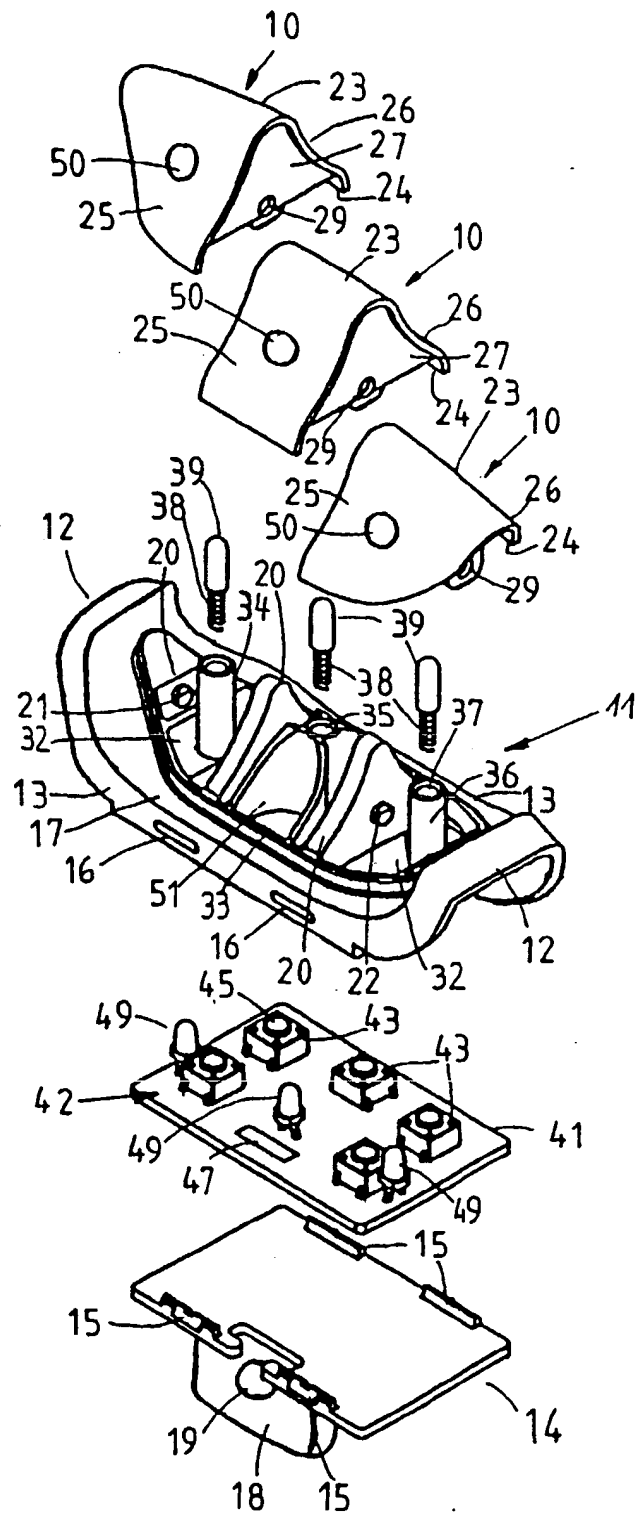
länglichen Gehäuse (11), in dem eine Schaltelemente (42) aufweisende Kontakteinheit (40) angeordnet ist, und mit mindestens einer selbsttätig rückstellenden Taste (10) mit einem auf die Schaltelemente (42) einwirkendem Schaltglied (30) und einem mit zwei gegenüberliegenden Betätigungsflächen (25;26) versehenen Betätigungswulst (23), dadurch gekennzeichnet, daß

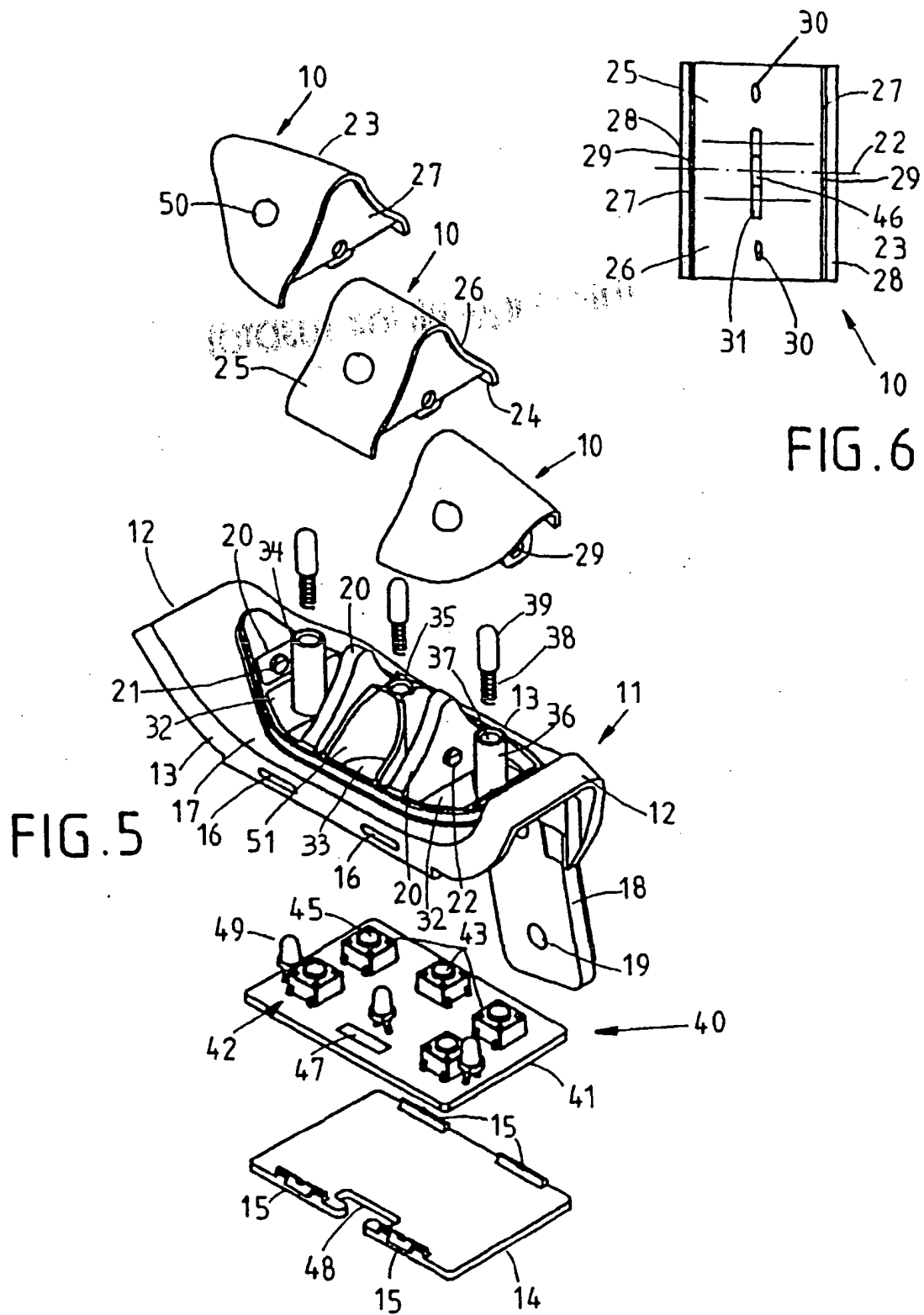
- die Taste (10) mittig am Gehäuse (11) kippbar gelagert ist und einen quer zu ihrer Lagerachse (22) symmetrischen Querschnitt aufweist, wobei die Lagerachse (22) parallel zum Betätigungswulst verläuft (23), und
 - das Gehäuse (11) im Längsschnitt und im Querschnitt symmetrisch ausgebildet ist und an einer seiner Längsseiten (13) oder mittig an seiner Unterseite (14) eine sich im wesentlichen radial zur Lenksäule (4) des Kraftfahrzeuges erstreckende Befestigungslasche (18) aufweist.
2. Multifunktionstastschalter nach dem Oberbegriff des Anspruchs 1, dadurch gekennzeichnet, daß
- die Taste (10) mittig am Gehäuse (11) kippbar gelagert ist und einen quer zu ihrer Lagerachse (22) symmetrischen Querschnitt aufweist, wobei die Lagerachse (22) parallel zum Betätigungswulst (23) verläuft, und
 - das Gehäuse (11) im Längsschnitt unsymmetrisch ausgebildet ist und mittig an seiner Unterseite (14) eine sich im wesentlichen radial zur Lenksäule (4) des Kraftfahrzeuges erstreckende Befestigungslasche (18) aufweist.
3. Multifunktionstastschalter nach Anspruch 1 oder 2, dadurch gekennzeichnet, daß das Gehäuse (11) zueinander beabstandete, quer zu dessen Längsachse angeordnete Lagerlaschen (20) aufweist, an denen jeweils gegenüberliegende Lagerzapfen (21) bzw. Lagerbohrungen (29) mittig ausgebildet sind.
4. Multifunktionstastschalter nach einem der Ansprüche 1 bis 3, dadurch gekennzeichnet, daß die Taste (10) quer zu deren Lagerachse (22) angeordnete, eine Lagerbohrung (29) bzw. einen Lagerzapfen (21) aufweisende Seitenflansche (27) besitzt, die sich mit dem entsprechenden Lagerzapfen (21) bzw. der Lagerbohrung (29) der Lagerlaschen (20) des Gehäuses (11) in Eingriff befinden.
5. Multifunktionstastschalter nach einem der Ansprüche 1 bis 4, dadurch gekennzeichnet, daß die Lagerlaschen (20) mit dem Gehäuse (11) und die Seitenflansche (27) der Taste (10) jeweils einstückig ausgebildet sind.

6. Multifunktionstastschalter nach einem der Ansprüche 1 bis 5, dadurch gekennzeichnet, daß jeweils ein Schaltglied (30) an der Innenseite jeder Betätigungsfläche (25;26) der Taste (10) angeformt ist, das sich im wesentlichen lotrecht zum zugeordneten Schaltelement (42) auf der Kontakteinheit (40) erstreckt.
7. Multifunktionstastschalter nach einem der Ansprüche 1 bis 6, dadurch gekennzeichnet, daß die Taste (10) gegen das Gehäuse (11) federbelastet ist.
8. Multifunktionstastschalter nach einem der Ansprüche 1 bis 7, dadurch gekennzeichnet, daß an der Innenseite des Betätigungswulstes (23) der Taste (10) eine Rastkurve(31) angeformt ist.
9. Multifunktionstastschalter nach einem der Ansprüche 1 bis 8, dadurch gekennzeichnet, daß am Sockel (17) des Gehäuses (11) eine einen federbelasteten Rastbolzen (39) aufnehmende Hülse (34;35;36) ausgebildet ist, die zum Betätigungswulst (23) der Taste (10) gerichtet ist, wobei der Rastbolzen (29) an der Rastkurve (31) anliegt.
10. Multifunktionstastschalter nach einem der Ansprüche 1 bis 9, dadurch gekennzeichnet, daß die Kontakteinheit (40) mittels am Gehäuse (11) ausgebildete Klemmelemente (15;16) am Sockel (17) des Gehäuses (11) lösbar gehalten ist.
11. Multifunktionstastschalter nach einem der Ansprüche 1 bis 10, dadurch gekennzeichnet, daß die Kontakteinheit (40) als Leiterplatte (41) ausgebildet ist.
12. Multifunktionstastschalter nach einem der Ansprüche 1 bis 11, dadurch gekennzeichnet, daß die Schaltelemente (42) der Kontakteinheit (40) Mikroschalter (43), Schaltbrücken oder dergleichen sind.
13. Multifunktionstastschalter nach einem der Ansprüche 1 bis 12, dadurch gekennzeichnet, daß dieser derart im Bereich eines Lenkrades (1) des Kraftfahrzeuges befestigt ist, daß eine den Lenkradkranz (7) des Lenkrades (1) umgreifende Hand mit ihrem Daumen (52) auf die eine Betätigungsfläche (25) der Taste (10) und mit den Fingern auf die andere Betätigungsfläche (26) einwirken kann.
14. Multifunktionstastschalter nach einem der Ansprüche 1 bis 13, dadurch gekennzeichnet, daß dieser derart dem Lenkradkranz (7) zugeordnet ist, daß der Betätigungswulst (23) der Taste (10) hinter dem Lenkradkranz (7) annähernd parallel und zurückversetzt an dem Lenkradkranz (7) verläuft.
15. Multifunktionstastschalter nach einem der Ansprüche

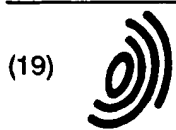
- che 1 bis 14, dadurch gekennzeichnet, daß das Gehäuse (11) mittels der Befestigungslasche (18) mit dem Lenkrad (1) verbunden ist, wobei die Betätigungsflächen (25;26) der Taste (10) durch ein Blendenloch (56) in einer die Lenkradnabe (5) umgebenden Lenkradschüssel (6) hindurchragen und im Bereich der Taste (10) keine Lenkradspeichen (8) vorgesehen sind. 5
23. Multifunktionsschalter nach einem der Ansprüche 1 bis 22, dadurch gekennzeichnet, daß der Rand der Längsseiten (13) und der Schmalseiten (12) des Gehäuses (11) erhaben über den Tasten (10) vorsteht.
16. Multifunktionstastschalter nach einem der Ansprüche 1 bis 15, dadurch gekennzeichnet, daß zumindest eine der Betätigungsflächen (25;26) der Taste (10) eine transparente oder opake Symbolfläche (50) aufweist, die durch ein unterhalb der Taste (10) am Sockel (17) des Gehäuses (11) angeordnetes Leuchtelement (49) beleuchtbar ist. 10 15
17. Multifunktionstastschalter nach einem der Ansprüche 1 bis 16, dadurch gekennzeichnet, daß sich vom Sockel (17) des Gehäuses (11) lotrecht zur Symbolfläche (50) auf der Betätigungsfläche (25;26) der Taste (10) ein Streulicht abschaltender Lichtleitkanal (51) erstreckt. 20
18. Multifunktionstastschalter nach einem der Ansprüche 1 bis 17, dadurch gekennzeichnet, daß dieser zumindest drei nebeneinander angeordnete Tasten (10) umfaßt. 25
19. Multifunktionstastschalter nach einem der Ansprüche 1 bis 18, dadurch gekennzeichnet, daß die mittlere oder die äußeren Tasten (10) an ihren jeweils zueinander gerichteten Seitenflanschen (27) Dichtungsbunde (28) aufweisen, die einen Spalt (57) zwischen den benachbarten Tasten (10) überbrücken. 30 35
20. Multifunktionstastschalter nach einem der Ansprüche 1 bis 19, dadurch gekennzeichnet, daß im Bereich des Lenkrades (1) des Kraftfahrzeuges zwei sich diametral gegenüberliegende Tastschalter (9) angeordnet sind. 40
21. Multifunktionstastschalter nach einem der Ansprüche 1 bis 20, dadurch gekennzeichnet, daß die Tasten (10) und die Schaltelemente (42) der Kontakteinheit (40) mit unterschiedlichen Schaltfunktionen belegt sind. 45
22. Multifunktionstastschalter nach einem der Ansprüche 1 bis 21, dadurch gekennzeichnet, daß die Tasten (10) und die Schaltelemente (42) der Kontakteinheit (40) mit Schaltfunktionen zum Steuern der Fahreigenschaften oder zum Steuern für ein im Kraftfahrzeug befindliches Radio- und/oder Kassettenabspiel- und/oder CD-Abspiel- und/oder CD-Wechslergerät belegt sind. 50 55







This Page Blank (uspto)



Europäisches Patentamt
European Patent Office
Office européen des brevets



(11) **EP 0 876 940 A3**

(12) **EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG**

(88) Veröffentlichungstag A3:
23.02.2000 Patentblatt 2000/08

(51) Int. Cl.⁷: **B60Q 1/14**

(43) Veröffentlichungstag A2:
11.11.1998 Patentblatt 1998/46

(21) Anmeldenummer: 98108008.8

(22) Anmeldetag: 02.05.1998

(84) Benannte Vertragsstaaten:
AT BE CH CY DE DK ES FI FR GB GR IE IT LI LU
MC NL PT SE
Benannte Erstreckungsstaaten:
AL LT LV MK RO SI

(72) Erfinder: **Leng, Peter**
65428 Rüsselsheim (DE)

(74) Vertreter:
Becker, Bernd, Dipl.-Ing.
Patentanwälte
BECKER & AUE
Saarlandstrasse 66
55411 Bingen (DE)

(30) Priorität: 05.05.1997 DE 19718979

(71) Anmelder: **EATON CORPORATION**
Cleveland, Ohio 44114-2584 (US)

(54) **Multifunktionstastschalter**

(57) Ein Multifunktionstastschalter zur Befestigung an einem Lenkrad (1) eines Kraftfahrzeuges umfaßt ein längliches Gehäuse (11), in dem eine Schaltelemente (42) aufweisende Kontakteinheit (40) angeordnet ist, und mindestens eine selbsttätig rückstellende Taste (10) mit einem auf die Schaltelemente (42) einwirkendem Schaltglied (30) und einem mit zwei gegenüberliegenden Betätigungsflächen (25;26) versehenen Betätigungswulst (23). um den Multifunktionstastschalter variabel am Lenkrad (1) eines Kraftfahrzeuges einsetzen zu können, ist die Taste (10) mittig am Gehäuse (11) kippbar gelagert und weist einen quer zu ihrer Lagerachse (22) symmetrischen Querschnitt auf, wobei die Lagerachse (22) Parallel zum Betätigungswulst verläuft (23). Dabei ist das Gehäuse (11) im Längsschnitt und im Querschnitt symmetrisch ausgebildet und besitzt an einer seiner Längsseiten (13) oder mittig an seiner Unterseite (14) eine sich im wesentlichen radial zur Lenksäule (4) des Kraftfahrzeuges erstreckende Befestigungslasche (18).

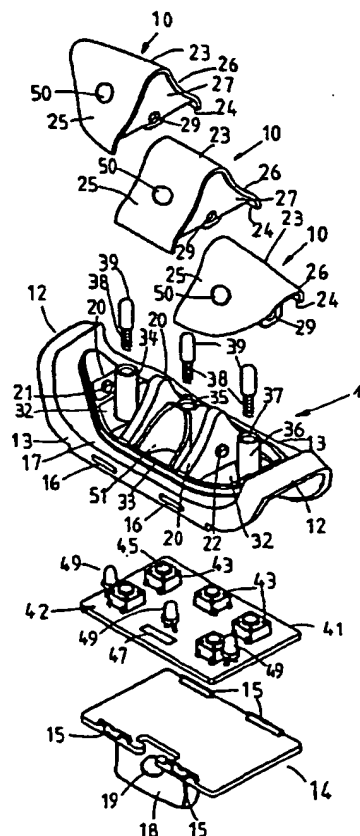


FIG. 4

EP 0 876 940 A3



Europäisches
Patentamt

EUROPÄISCHER RECHERCHENBERICHT

Nummer der Anmeldung
EP 98 10 8008

EINSCHLÄGIGE DOKUMENTE			
Kategorie	Kennzeichnung des Dokuments mit Angabe, soweit erforderlich, der maßgeblichen Teile	Betrifft Anspruch	KLASSIFIKATION DER ANMELDUNG (Int.Cl.6)
Y	DE 44 36 291 C (ADAM OPEL AG) 28. September 1995 (1995-09-28) * Zusammenfassung; Abbildungen 1-3 *	1,2	B6001/14
Y,P	EP 0 832 786 A (NILES PARTS CO) 1. April 1998 (1998-04-01) * Zusammenfassung; Abbildungen 1,2 *	1,2	
A	EP 0 159 282 A (UNITED TECHNOLOGIES AUTOMOTIVE) 23. Oktober 1985 (1985-10-23) * Zusammenfassung; Abbildungen 1-4 *	1,16,17	
A	DE 43 39 095 A (EATON CONTROLS GMBH) 18. Mai 1995 (1995-05-18) * Zusammenfassung; Abbildungen 2,3,7 *	1	
A,P	EP 0 822 119 A (MATSUSHITA ELECTRONICS CORPORATION) 4. Februar 1998 (1998-02-04) * Zusammenfassung; Abbildungen 1,2,12 *	1	
Der vorliegende Recherchenbericht wurde für alle Patentansprüche erstellt			RECHERCHIERTE SACHGEBIETE (Int.Cl.6)
			B60Q H01H
Recherchenort DEN HAAG		Abschlußdatum der Recherche 20. Dezember 1999	Prüfer Onillon, C
KATEGORIE DER GENANNTEN DOKUMENTE X : von besonderer Bedeutung allein betrachtet Y : von besonderer Bedeutung in Verbindung mit einer anderen Veröffentlichung derselben Kategorie A : technologischer Hintergrund O : mündliche Offenbarung P : Zwischenliteratur		T : der Erfindung zugrunde liegende Theorien oder Grundsätze E : älteres Patentedokument, das jedoch erst am oder nach dem Anmeldedatum veröffentlicht worden ist D : in der Anmeldung angeführtes Dokument L : aus anderen Gründen angeführtes Dokument & : Mitglied der gleichen Patentfamilie, übereinstimmendes Dokument	

EPO FORM 1503 03.92 (P04C03)

**ANHANG ZUM EUROPÄISCHEN RECHERCHENBERICHT
 ÜBER DIE EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG NR.**

EP 98 10 8008

In diesem Anhang sind die Mitglieder der Patentfamilien der im obengenannten europäischen Recherchenbericht angeführten Patentedokumente angegeben.

Die Angaben über die Familienmitglieder entsprechen dem Stand der Datei des Europäischen Patentamts am
 Diese Angaben dienen nur zur Unterrichtung und erfolgen ohne Gewähr.

20-12-1999

Im Recherchenbericht angeführtes Patentedokument	Datum der Veröffentlichung	Mitglied(er) der Patentfamilie	Datum der Veröffentlichung
DE 4436291 C	28-09-1995	DE 59502160 D EP 0706928 A ES 2116664 T	18-06-1998 17-04-1996 16-07-1998
EP 832786 A	01-04-1998	JP 10106401 A	24-04-1998
EP 159282 A	23-10-1985	US 4518836 A CA 1236504 A JP 60235318 A	21-05-1985 10-05-1988 22-11-1985
DE 4339095 A	18-05-1995	WO 9513936 A DE 59404212 D EP 0688275 A US 5581061 A	26-05-1995 06-11-1997 27-12-1995 03-12-1996
EP 822119 A	04-02-1998	JP 10097821 A US 5949149 A	14-04-1998 07-09-1999

EPO FORM P0481

Für nähere Einzelheiten zu diesem Anhang : siehe Amtsblatt des Europäischen Patentamts, Nr.12/82

This Page Blank (uspto)